



**UNIVERSIDAD ALAS PERUANAS  
FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES Y EDUCACIÓN  
ESCUELA PROFESIONAL DE ADMINISTRACIÓN Y NEGOCIOS  
INTERNACIONALES**

**“PROYECTO DE EXPORTACIÓN DE ATÚN EN CONSERVA A  
ESTADOS UNIDOS EN EL AÑO 2022”**

**TRABAJO DE SUFICIENCIA PROFESIONAL PARA OPTAR EL  
TÍTULO PROFESIONAL DE LICENCIADO EN ADMINISTRACIÓN  
Y NEGOCIOS INTERNACIONALES**

**PRESENTADO POR**

Bach. ORÉ ORMEÑO, GERARDO FELIPE  
<https://orcid.org/0000-0001-9070-7250>

**ASESOR**

Mg. ARANCIBIA ALVARADO, JORGE LUIS  
<https://orcid.org/0000-0002-5936-3530>

**LIMA – PERÚ  
2022**

## DEDICATORIA

Dedico este trabajo a mi querida madre, Mariana Cecilia Ormeño Jauregui, por su guía, persistencia e impulso para lograr este objetivo, siempre dándome apoyo incondicional aún si el panorama no era muy bueno; confío en mí y en mis habilidades. Me crió prácticamente sola, fue padre y madre a la vez, hizo de mí lo que soy ahora. Este trabajo es para ti madre querida, desde el cielo espero estés orgullosa de tu hijo.

A mi hermano mayor, quien en todas las ocasiones me ayudo a ver el punto de luz cuando pensaba rendirme, me ayudo a ver las cosas desde otro punto de vista.

A mi pareja, que estuvo a mi lado en todo este largo proceso, siendo mi soporte para seguir y no rendirme en el camino, comprendiéndome y apoyándome.

## **AGRADECIMIENTO**

Agradezco a Dios, a mi madre, a su pareja y a mi hermano, a mi pareja y a mis docentes por brindarme los conocimientos necesarios y el coraje para seguir adelante con este trabajo.

Agradezco a mi casa de estudios, porque he podido ser formado académicamente para un mejor futuro profesional.

## INTRODUCCIÓN

En el ámbito internacional, la industria atunera es parte del motor económico de cada país y cuenta con una amplia variedad de productos y derivados exportados a diversos mercados, la comercialización de este marisco debe realizarse de forma adecuada a través de diferentes recursos y procedimientos logísticos como parte de un plan estratégico para integrarse y posicionarse perfectamente en el país de destino (Moreira & Leoro, 2020).

En el ámbito nacional, el sector pesquero es uno de los más importantes, luego del sector minero, ya que brinda grandes ganancias al exportar productos a otros países. Según un estudio realizado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI) la producción pesquera en el año 2020 representó el 0.4% del PBI, aumentado su valor en un 2.9% respecto al año 2019. En cuanto a las exportaciones pesqueras, en el año 2020 tuvieron un valor de US\$ 2.857 millones, sin embargo, en el año 2021 esta cifra bajó a US\$ 196 millones, en productos como aceite de pescado y harina.

En el Perú existen grandes empresas que producen y venden atún enlatado a otros países, esto se debe a que el sector ha tenido un gran crecimiento y desarrollo en los últimos años, sin embargo, debido a esto la competencia hoy en día es grande.

Tintaya et al. (2022) manifiestan que las empresas y procesadores de atún son parte de una industria atractiva, por lo que expandir las exportaciones es un activo que puede generar mayores niveles de empleo, ingresos de divisas y desarrollo empresarial para el país, es importante desarrollar estrategias para mantener la logística y cumplir con los estándares para satisfacer las necesidades de los importadores y exportadores, quienes necesitan productos en buenas condiciones en el menor tiempo posible y a un costo accesible.

De lo anterior, se entiende que este producto resulta beneficiario exportarlo a estados unidos, puesto que hay una gran demanda de la población, la cual emplea las conservas de atún para diferentes ensaladas, acompañamientos, aperitivos, etc. A su vez, este proyecto cuenta con un

comprador elegido, el cual en este caso es la cadena nacional de supermercados especializados en productos naturales y orgánicos, Trader Joe's, en donde las personas pueden acceder a este producto.

La presente pesquisa está dividida en 13 capítulos:

Capítulo I: Dentro este capítulo se explica el producto a exportar, su, ficha técnica, clasificación y el flujograma del proceso productivo.

Capítulo II: Se explica el aprovisionamiento, donde se exponen los proveedores potenciales, matriz para la selección de los mismos, el control de calidad y el costo de fabricación o adquisición.

Capítulo III: Almacenamiento, abarca las estrategias para comercializar, el lay-out del almacén, costo fijo y se detalla el mobiliario utilizado en el almacenamiento.

Capítulo IV: En este capítulo se desarrolla el rotulado y etiquetado técnico, presentando un modelo de etiquetas, las normas técnicas para su aplicación, proceso de rotulado, los tiempos y costos del procedimiento de empaclado.

Capítulo V: Se evidencia el empaque; exponiéndose la ficha técnica, los criterios y el proceso.

Capítulo VI: El embalaje, se detalla su ficha técnica, los criterios, los procesos, el tiempo y costo.

Capítulo VII: Presenta la unitarización, la ficha técnica, los criterios para su selección, tiempo, costos, el proceso y su ficha técnica.

Capítulo VIII: Expone la contenerización, la ficha técnica, los criterios utilizados para seleccionar el pallet, plano, tiempo y costos del proceso.

Capítulo VIII: Expone los tipos de transporte, el costo, proveedores con transporte internacional y cotizaciones de forma marítima y aérea.

Capítulo X: Se explica el servicio de soporte al comercio internacional; por ello, se describe los agentes de la aduana, costos de agenciamiento, aseguradoras, la póliza de seguros y terminales de almacenamiento.

Capítulo XI: Se describe la infraestructura para la distribución física en el país destino; tales como, puertos, terminales, el análisis de las diferentes infraestructuras, los procesos, requisitos y datos del proveedor.

Capítulo XII: Desarrolla la distribución, se da a conocer el mapeo de la secuencia comercial entre proveedores y consumidores, identifica y describe los canales para el flujo comercial, la cuantificación de los márgenes de intermediación, condiciones de compra, volúmenes mínimos.

Capítulo XIII: En este punto se expone la matriz de costos de exportación, detallado minuciosamente.

## RESUMEN

Hoy en día, los países en desarrollo (PD) se han convertido en objetivos de inversión de las empresas multinacionales que trabajan en la industria alimentaria, ya que estos países tienen una amplia variedad de productos alimenticios. Sin embargo, cuando se trata de productos congelados, estos países a menudo no son competitivos debido a la falta de implementación y gestión adecuada de la cadena de frío, grandes cantidades de desperdicio de alimentos y pérdidas económicas. Considerado un DEP, el Perú no es indiferente a las consecuencias del mal manejo de la cadena de frío y el impacto en los márgenes de ganancias de los exportadores, a pesar de tener una participación importante en la oferta de productos pesqueros de la región. Igualmente, se destaca que es común que la mayoría de las embarcaciones utilizadas no cuenten con la escala operativa y la tecnología adecuada, lo que genera costos de pesca promedio altos.

Es por ello que en este trabajo busca ahondar en este fenómeno, pero sobre todo en el atún enlatado, y por ello, se consideró pertinente detallar de manera minuciosa cómo este producto es exportado a otro país, Estados Unidos durante el periodo 2020, detallando los procesos, las herramientas y todos aquellos requerimientos que las empresas deben tener en cuenta al decidir formar parte de este mercado.

**Palabras claves:** Distribución, exportación, proveedores, transporte y atún.

## ABSTRACT

Today, developing countries (DCs) have become investment targets for multinational companies working in the food industry, as these countries have a wide variety of food products. However, when it comes to frozen products, these countries are often not competitive due to lack of proper cold chain implementation and management, large amounts of food waste and economic losses. Considered a DEP, Peru is not indifferent to the consequences of poor management of the cold chain and the impact on exporters' profit margins, despite having a significant share in the supply of fishery products in the region. Likewise, it is highlighted that it is common that most of the vessels used do not have the appropriate operating scale and technology, which generates high average fishing costs.

That is why in this work it seeks to delve into this phenomenon, but especially in canned tuna, and for this reason, it was considered pertinent to detail in detail how this product is exported to another country, the United States during the 2020 period, detailing the processes, tools and all those requirements that companies must take into account when deciding to be part of this market.

**Keywords:** Distribution, export, suppliers, transport and tuna.

# ÍNDICE

DEDICATORIA.....	2
AGRADECIMIENTO.....	3
INTRODUCCIÓN .....	4
RESUMEN.....	7
ABSTRACT .....	8
ÍNDICE .....	7
ÍNDICE DE TABLAS .....	11
ÍNDICE DE FIGURAS .....	12
CAPÍTULO 1. PRODUCTO A EXPORTAR.....	13
1.1 Ficha técnica del producto.....	13
1.2 Clasificación arancelaria del producto.....	15
1.3 Flujograma de procesos productivos .....	16
CAPÍTULO 2. APROVISIONAMIENTO .....	18
2.1 Proveedores potenciales .....	18
2.2 Matriz de selección de proveedores.....	18
2.3 Control de calidad.....	19
2.4 Costo de fabricación y/o adquisición .....	19
CAPÍTULO 3. ALMACENAMIENTO .....	22
3.1 Estrategia de almacenamiento.....	22
3.2 Lay-Out de almacén .....	22
3.3 Detalle de mobiliario usado en almacenamiento .....	22
3.4 Costo fijo de almacén .....	23
CAPÍTULO 4. ROTULADO Y ETIQUETADO TÉCNICO .....	25
4.1 Modelo de etiquetas / rotulado de producto.....	25
4.2 Normas técnicas aplicable.....	25

4.3	Proceso de rotulado.....	26
4.4	Tiempos y costos del proceso de empaçado.....	26
CAPÍTULO 5: EMPAQUE .....		28
5.1	Ficha técnica del empaque seleccionado .....	28
5.2	Criterios usados para la selección del empaque .....	30
5.3	Proceso de empaque.....	30
CAPÍTULO 6. EMBALAJE .....		31
6.1	Ficha técnica de embalaje seleccionado.....	31
6.2	Criterios usados para la selección de embalaje.....	31
6.3	Proceso de embalaje.....	32
6.4	Tiempos y costos del proceso de embalaje .....	32
CAPÍTULO 7. UNITARIZACIÓN .....		33
7.1	Ficha técnica del pallet seleccionado.....	33
7.2	Criterios usados para la selección del contenedor .....	34
7.3	Proceso de contenerización .....	34
7.4	Plano de estiba del contenedor.....	34
7.5	Tiempo y costos del proceso de contenerización .....	34
CAPÍTULO 8. CONTENEDORIZACIÓN.....		36
8.1	Ficha técnica del contenedor seleccionado .....	36
8.2	Criterios usados para la selección del pallet.....	38
8.3	Proceso de contenerización .....	38
8.4	Plano de estiba del pallet .....	38
8.5	Tiempos y costos del proceso de paletizado .....	39
CAPÍTULO 9. TRANSPORTE.....		41
9.1.	Proveedores del transporte interno .....	41
9.2.	Costo de transporte interno (Inland Freight) .....	41
9.3.	Proveedores de servicio de transporte internacional.....	41

9.4. Cotizaciones de flete marítimo y aéreo .....	42
<b>CAPÍTULO 10. SERVICIO DE SOPORTE AL COMERCIO INTERNACIONAL</b>	<b>43</b>
10.1. Agentes de aduana .....	43
10.2. Costo de agenciamiento .....	43
10.3. Aseguradoras .....	43
10.4. Póliza de seguros (cobertura y costo) .....	44
10.5. Terminales de almacenamiento .....	45
<b>CAPÍTULO 11. INFRAESTRUCTURA PARA LA DISTRIBUCIÓN FÍSICA EN EL PAÍS DESTINO</b> .....	<b>46</b>
11.1. Puertos, aeropuertos o terminales terrestres disponibles para la carga peruana .....	46
11.2. Análisis de la infraestructura vial, portuaria y aeroportuaria del país destino. ....	47
11.3. Descripción, análisis de los principales puertos y aeropuertos incluyendo rutas, infraestructura, capacidad, restricciones, servicios, procedimientos, costos, etc. ....	48
11.4. Proceso de importación y nacionalización en el país destino.....	49
11.5. Requisitos para importar muestras sin valor comercial .....	49
11.6. Datos de proveedores de servicios logísticos en el país destino .....	49
<b>CAPÍTULO 12. DISTRIBUCIÓN</b> .....	<b>50</b>
12.1. Mapeo de la secuencia comercial proveedor-consumidor.....	50
12.2. Identificación y descripción de canales de distribución. ....	50
12.3. Canal con mayor flujo comercial para las importaciones del producto .....	51
12.4. Identificación y cuantificación de los márgenes de intermediación, condiciones de compra, volúmenes mínimos, etc. ....	52
12.5. Perspectivas esperadas en materia de evolución, diversificación, simplificación o especialización de los actores de los canales de distribución y comercialización. ....	55

CAPÍTULO 13. MATRIZ DE COSTOS DE EXPORTACIÓN.....	56
CONCLUSIONES.....	58
RECOMENDACIONES .....	59
REFERENCIAS.....	60

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1.....	13
Tabla 2.....	15
Tabla 3.....	18
Tabla 4.....	19
Tabla 5.....	20
Tabla 6.....	21
Tabla 7.....	24
Tabla 8.....	27
Tabla 9.....	28
Tabla 10.....	30
Tabla 11.....	32
Tabla 12.....	33
Tabla 13.....	35
Tabla 14.....	36
Tabla 15.....	40
Tabla 16.....	41
Tabla 17.....	43
Tabla 18.....	44
Tabla 19.....	48
Tabla 20.....	51
Tabla 21.....	57

## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 .....	17
Figura 2 .....	29
Figura 3 .....	31
Figura 4 .....	37
Figura 5 .....	37
Figura 6 .....	39
Figura 7 .....	40
Figura 8 .....	47
Figura 9 .....	50
Figura 10 .....	52
Figura 11 .....	53
Figura 12 .....	53
Figura 13 .....	54
Figura 14 .....	56

## CAPÍTULO 1. PRODUCTO A EXPORTAR

### 1.1 Ficha técnica del producto

El autor refirió que la ficha técnica debe contar con diversas características de un producto, abarcando su descripción, composición, modos de uso, calidad y datos importantes del mismo (Cordero, 2019).

A continuación, se expone la ficha técnica del producto, donde se estructura de manera categorizada los aspectos primordiales para la comprensión del atún de pescado, asimismo, un resumen detallado de los nutrientes, propiedades, ingredientes y datos que contribuyan al consumidor, suministradores u otra población de interés. Finalmente, se establece la forma de manipulación y los aspectos legales asociados a la distribución y elaboración del producto.

**Tabla 1**

*Ficha técnica del producto*

<b>Nombre del producto:</b>	<b>Atún</b>
<b>Origen</b>	Perú
<b>Descripción</b>	Pez túnido o también conocido como Thunnus obesus
<b>Ingredientes</b>	Atún, aceite y sal
<b>Producción</b>	El proceso se realiza con maquinaria.
<b>Características organolépticas</b>	Apariencia: Características de la especie Color: Características de la especie Olor: Características del producto, inexistencia de olores inconfundibles que sean señal de descomposición. Sabor: Características del producto, inexistencia de sabores inconfundibles que sean señal de descomposición

---

Composición por 170 gr	
<b>Componentes</b>	<b>Cantidad</b>
<i>Dato energético (kcal)</i>	383
<i>Grasas saturadas (g)</i>	6,7
<i>Grasas (g)</i>	34,5
<i>Carbohidratos (g)</i>	2,6
<i>Azúcares (g)</i>	<0,5
<i>Valor proteico (g)</i>	15
<i>Sodio (g)</i>	0,97

---

### **Composición química**

El atún de pescado es una fuente de vitaminas y minerales como el fósforo, magnesio, hierro y yodo. Por otro lado, se caracteriza por ser rico en ácidos grasos como Omega-3, reduciendo el colesterol y los triglicéridos, asimismo, disminuyendo enfermedades como trombosis, entre otras.

### **Propiedades nutritivas**

Del mismo modo, se caracteriza por tener componentes que aportan vitamina D (solidificación de los huesos vigorosos) y diversas vitaminas del conjunto B (B3, B6, B9, B2 Y B12), los cuales generan un valor energético importante a la solvencia del organismo y la adecuada sistematización de metabólicos. Los beneficios adicionales que brindan son:

- Incremento de la resistencia deportiva y recuperación estable.
  - Fomenta la pérdida de peso dinámicamente.
  - Genera un estado de ánimo positivo.
  - Mejora las funciones bioquímicas.
  - Mejora operaciones óseas.
-

<b>Formas de consumo</b>	Se puede consumir a criterio de selección del usuario, sin embargo, las fuentes más comunes son en ensaladas, acompañamiento con productos obtenidos a base harina, trigo, sal y agua (pan), galletas y recetas que soliciten de su integración. Asimismo, tener presente que tiene un máximo de 24h para ser digerido una vez abierto la lata.
<b>Peso neto</b>	La presentación de un envase posee 100 gr.
<b>Condiciones de envasado</b>	Enlatado
<b>Almacenamiento</b>	En un espacio fresco y aislado, preferiblemente refrigerado para su conservación.
<b>Lote y consumo preferente</b>	Los datos del lote y fecha de consumo se encuentran estampado en el empaque.
<b>Legislación</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Decreto Legislativo N°1062, Ley de inocuidad de los alimentos.</li> <li>– Decreto Legislativo N° 1402</li> <li>– Ley N° 30063</li> </ul>

*Nota: elaboración propia*

En la tabla 1 se muestran los detalles del producto.

## 1.2 Clasificación arancelaria del producto

Dentro de la clasificación arancelaria del producto, se detalla lo siguiente:

**Tabla 2**

*Clasificación del producto*

<b>PARTIDA</b>	<b>DESCRIPCIÓN DE LA PARTIDA</b>	<b>FOB-20</b>	<b>%VAR2019</b>
----------------	----------------------------------	---------------	-----------------

1604141000	Atunes enteros o en trozos, excepto picado	45,682,087	18%
1604200000	Demas preparaciones y conservas de pescado	8,207,450	-11%
1604142000	Listados y bonitos enteros o en trozos	1,497,150	-36%

*Nota: Elaboración propia*

En la tabla 2 se evidencia las clasificaciones del producto, en cifras y en porcentaje.

### 1.3 Flujograma de procesos productivos

En este flujograma se puede apreciar el proceso requerido para la consolidación fructífera del atún de pescado, ya que el producto será recolectado y distribuido, es decir, la empresa supervisa el proceso en todo momento:

- 1.- Tras la captura de la especie *Thunnus obesus*, el producto es trasladado a la empresa para proceder a evaluar sus características y condiciones para el enlatado.
- 2.- Una vez evaluado el producto se lo clasifica según los requerimientos impuestos por la empresa, asimismo, es distribuido al área de almacenado en sus cámaras frigoríficas.
- 3.- El atún es trasladado al proceso de descongelado para ser inspeccionado una vez más y proceder con el pre envasado.
- 4.- Se verifica las características basadas en el estado, forma, composición y otras cualidades para continuar con el proceso de eviscerado, donde se extraen las vísceras del animal.
- 5.- Una vez limpio, el pescado entra en estado de cocción para luego reposarlo y empacarlo.

6.- Se empaqueta el producto y se esteriliza para proteger el producto en el momento de distribución a las distintas áreas y puntos de venta.

7.- Algunos productos pre seleccionados, evaluando su embalaje y etiquetado, son llevados a los buques para su exportación, es aquí donde las empresas exportadoras se hacen cargo de la logística y el transporte al país.

**Figura 1**

*Flujograma del proceso industrial del Atún*



La figura 1 evidencia un ejemplo de flujograma del proceso para recolectar y procesar atún.

## CAPÍTULO 2. APROVISIONAMIENTO

### 2.1 Proveedores potenciales

Los autores refirieron que los proveedores potenciales son aquellos grupos o empresas que se caracterizan por tener posibilidades de competir frente a otros proveedores, es decir, tiene mayor poder en el mercado debido a la rentabilidad y comportamiento superior, llegando a posicionarse en mercados internacionales de dicho producto (Biagetti y otros, 2018).

Dentro de los proveedores potenciales se encuentran las principales empresas exportadoras:

- Seafrost S.A.C.
- Pesquera hayduk S.A.
- Pacific freezing company S.A.C.

### 2.2 Matriz de selección de proveedores

**Tabla 3**

*Matriz de selección de proveedores*

Criterios	Peso	Puntuación					
		Seafrost S.A.C.		Pesquera hayduk S.A.		acific freezing company S.A.C.	
Costo	40%	10	4	5	2	6	2.4
Funcionalidad	10%	4	0.4	3	0.3	5	0.5
Materiales utilizados	20%	3	0.6	5	1	1	0.2
Garantía	10%	2	0.2	4	0.4	1	0.1
Tiempo de entrega	20%	5	1	4	0.8	4	0.16
	100%		<b>6.2</b>			4.5	3.36

*Nota: Elaboración propia*

En la tabla 3, se evidencia la puntuación establecida para categorizar y evaluar a los proveedores fue del 0 al 10. Ante ello, se evidenció que la

Seafrost S.A.C. presentó un puntaje de 6.2, siendo superior a las otras dos compañías, ya que presenta un correcto tiempo de entrega, costo y demás aspectos.

### 2.3 Control de calidad

El control de calidad es un proceso donde todos los productos pasan por una revisión que permita conocer sus condiciones y en caso existan errores, eliminarlos para que puedan seguir con el proceso debido (Soledispa, 2020).

En el caso del atún en conserva, el control de calidad se da siguiendo los parámetros y límites microbiológicos, en este proceso se supervisa la temperatura del producto, el tiempo, la carga microbiana, el contenido, las características de la especie, entre otros.

### 2.4 Costo de fabricación y/o adquisición

El costo de fabricación es un proceso donde se produce la mercancía, el cual utiliza maquinaria, materiales de producción, y otras herramientas que garanticen su correcta elaboración (Jara y otros, 2018).

Para el costo de adquisición del atún en conserva, se tiene en cuenta los precios por toneladas que ofrecen los proveedores, asimismo, el costo de los envases y el embalaje (Ministerio de Transporte y Comunicaciones , 2020)

A continuación, se detallan los precios de los proveedores de acuerdo a lo que ofertan.

**Tabla 4**

*Comparativo de precios de proveedores de atún en conserva*

Proveedores	Precio unitario por volumen (1kg)			
	1 tonelada	5 toneladas	10 toneladas	15 toneladas
Seafrost S.A.C.	S/. 45.00	S/. 44.00	S/. 44.00	S/. 43.00
Pesquera Hayduk S.A.	S/. 46.00	S/. 45.00	S/. 44.00	S/. 43.00

Pacific freezing company S.A.C.	S/. 45.00	S/. 45.00	S/. 44.00	S/. 43.00
---------------------------------	-----------	-----------	-----------	-----------

*Nota: Elaboración propia*

En la tabla 4 se evidencia una comparación de precios por volumen, es decir, en cuánto varía el precio por kilo, y si la compra es al por mayor.

Además, a continuación, se detalla una tabla que precisa los costos del envase y del envasado.

**Tabla 5**

*Costo del envase y del envasado*

<b>Costo del envase</b>		
<b>Proveedor: Seafrost S.A.C.</b>		
Cantidad (unid)		10000
Precio (unid)	S/	0.90
Costo del envase	<b>S/</b>	<b>9,000.00</b>
<b>Costo del envasado y embalaje</b>		
<b>Proveedor: Pesquera Hayduk S.A.C</b>		
Cantidad (unid)		10000
Precio (unid)	S/	0.80
Costo del proceso	<b>S/</b>	<b>8,000.00</b>
<b>Costo del envasado y embalaje</b>		
<b>Proveedor: Pacific Freezing Company S.A.C.</b>		
Cantidad (unid)		10000
Precio (unid)	S/	0.90
Costo del envase	<b>S/</b>	<b>9,000.00</b>

*Nota: Elaboración propia.*

En la tabla 5 se muestra el costo de proceso y el costo del envasado de las empresas Seafrost S.A.C, Pesquera Hayduk S.A.C y Pacific Freezing Company S.A.C

**Tabla 6**

*Costo y porcentaje de los productos para la fabricación del atún en lata*

<b>Productos para la fabricación del atún en lata</b>	<b>Porcentaje</b>	<b>Costo de fabricación y adquisición</b>
<b>Pescado</b>	44.15%	S/.10.00 c/u
<b>Aceite y sal</b>	4.44%	S/.5.00- S/.7.00 por mayor
<b>Lata</b>	27.29%	S/.0.70 a S/. 1.50 céntimos c/u
<b>Empaque</b>	0.44%	S/.1.00 a S/ 2.00 c/u
<b>Mano de obra directa</b>	9.23%	S/.1025 cada trabajador (sueldo mínimo)
<b>Costos fijos y servicios</b>	9.23%	S/.15.000
<b>Gastos de venta y distribución</b>	5.22%	S/.8.000

*Nota: Elaboración propia.*

En la tabla 6 se muestra los productos necesarios para la elaboración del producto y el costo de fabricación y adquisición.

## **CAPÍTULO 3. ALMACENAMIENTO**

### **3.1 Estrategia de almacenamiento**

Se puede definir como un plan que contiene un conjunto de actuaciones con el fin de establecer y lograr objetivos para que un producto o una especie se mantenga en estado de reposo sin sufrir algún daño. Además, la estrategia de almacenamiento es importante para poder llevar a cabo una buena organización y alcanzar metas establecidas (Cardona y otros, 2018).

En este caso, para el almacén de conservas se realizarán ciertas estrategias como el almacenamiento de los productos de manera vertical, puesto que así se aprovecha el espacio físico, también ubicar los elementos más pesados en ubicaciones bajas para poder tener más accesibilidad a ellos, otra estrategia es el cross docking, el cual al aplicar reducirá el tiempo de descarga y salida del producto, asimismo, tenemos la reubicación de excedentes y la organización con la regla del 80/20.

### **3.2 Lay-Out de almacén**

Se define como la planificación y la distribución de un almacén, donde se mide los espacios disponibles para que cada área pueda desempeñar sus funciones y llevar a cabo sus procesos (Mauricio & Suarez, 2018). Por otro lado, tener un lay-out es llevar a cabo una mejor organización dentro de los espacios para que de esa manera los productos se encuentren óptimamente y se conserven el tiempo necesario (Sánchez, 2019).

Puesto que al momento de exportar conservas de atún se requiere una constante organización para que los productos se puedan encontrar en óptimas condiciones y cumplan con el tiempo necesario de conservación.

### **3.3 Detalle de mobiliario usado en almacenamiento**

Para el almacenamiento de la conserva de atún se emplean lugares frescos, aireados, limpios y secos, pero, sobre todo, lejos de

posibles contaminantes. El entorno del lugar del almacén tiene que utilizar techos para de esta forma poder evitar alguna condensación y goteo en la noche, ya que esto afectaría el producto. Además, colocar productos o cajas en el suelo puede hacer que se contamine o se malogre, por ello el almacenamiento se da en cámaras especiales y en lugares altos (Ministerio de Energía y Minas, 2016).

El mobiliario que se utilizará para el atún son almacenes ubicados cerca de la costa, por su cercanía al extraer el producto y las condiciones climatológicas de los distritos de esta zona. Además, se emplearán cámaras frigoríficas para que el producto en todo momento esté en óptimas condiciones, desde que es extraído del mar, hasta el momento de distribución. Finalmente, los productos serán colocados en estantes altos para evitar que ocurra algún daño.

### **3.4 Costo fijo de almacén**

El costo fijo de almacén se define como aquel gasto que tiene una empresa para velar por el funcionamiento y correcto estado de sus bienes o productos (Manchego y otros, 2017). Por otro lado, es importante mencionar que dentro de una empresa se debe mantener los precios de acuerdo con los gastos que se oscilen, esto permitirá tener un mayor balance y que los espacios contratados cumplan con los requerimientos, así como también con las características necesarias (López & Galarreta, 2018).

En el Perú existen distintos espacios para que las empresas puedan almacenar sus productos o mercadería, varía depende del tamaño, motivo de almacenaje, ubicación y otros factores, por ejemplo:

Un espacio estándar para medianas empresas con operaciones permanentes o estacionales para almacenar bienes y materias van de 250 m<sup>2</sup> a 2.000 m<sup>2</sup>, los precios oscilan entre S/.4.000 a S/.10.000 soles, previa evaluación de la empresa.

Por otro lado, aquellos espacios equipados con rampas, portones, alarmas y seguridad 24 horas, van de los 3.000 m<sup>2</sup> a 6.000 m<sup>2</sup> o más, y

sus precios se encuentran en los rangos entre S/. 6.000 a S/. 20.000 soles.

**Tabla 7**

*Costos fijos de almacén*

<b>Tipo de almacén</b>	<b>Características</b>	<b>Tamaño (m<sup>2</sup>)</b>	<b>Costo (soles)</b>
Espacio estándar	- Se puede realizar operaciones permanentes	250 m <sup>2</sup> –	S/. 4.000 –
	- Almacenamiento de bienes y materiales	2000 m <sup>2</sup>	S/. 10.000
Espacio equipado	- Cuenta con rampas, portones	3 000 m <sup>2</sup>	S/. 6.000 –
	- Cuenta con alarmas y seguridad 24 horas	– 6 000 m <sup>2</sup>	S/. 20.000

En este caso, se requerirá un espacio equipado para poder almacenar de manera eficiente y organizada las conservas de atún que se exportarán.

## **CAPÍTULO 4. ROTULADO Y ETIQUETADO TÉCNICO**

### **4.1 Modelo de etiquetas / rotulado de producto**

De acuerdo con el Sistema Integrado de Información del Comercio Exterior (SIICEX, 2022) el rotulado del producto son aquellas especificaciones del producto, dependiendo de las presentaciones, por ejemplo:

- Compuesto sólido por aceite vegetal y girasol, oliva o agua; sal, ½ lb tuna x 48.
- Filetes en mezcla de aceite vegetal y girasol, oliva o agua; sal, ½ lb tuna x 48, ¼ club x 50; RO 1000 x 12; RO 1150 x 12; A-15 x 6.
- Lomos en aceite de oliva, pimiento piquillo, frascos en vidrio por 200/300 g x 12 o 48.
- Trozos en aceite vegetal y girasol o en agua; sal, ½ lb tuna x 48.

### **4.2 Normas técnicas aplicable**

De acuerdo con el Gobierno (2018) se mencionan los siguientes Decretos:

- D. S. N° 012-2018-SA estableció el Manual de Advertencias Publicitarias en la Ley N° 30021 que abarca la promoción de la alimentación saludable para niño(as) y adolescentes, Reglamento aprobado por D. S. N° 017-2017, publicado el 16 de junio 2018.
- D. S. N° 015-2017-PRODUCE que aprueba el Reglamento del D. L. N° 1304, establece el Etiquetado y Verificación de los Reglamentos Técnicos de los Productos Industriales Manufacturados, con fecha 30 de diciembre 2016.
- D. S. N° 017-2017-SA que aprueba el Reglamento de la Ley N° 30021, Ley de Promoción de la Alimentación Saludable, publicado el 17 de junio 2017.
- Ley 29571 Código de Protección y Defensa del Consumidor, publicado el 2 de septiembre 2010.

### **4.3 Proceso de rotulado**

El rotulado o etiquetado, según el Decreto Legislativo N° 1304, artículo 3, señala que el producto debe llevar los siguientes datos:

- a) Denominación del producto.
- b) El país en donde se fabricó.
- c) En caso la producción sea perecible:
  - c.1 Fecha de vencimiento.
  - c.2 Circunstancias de conservación.
  - c.3 Observaciones.
- d) Las condiciones del producto.
- e) El contenido neto del producto.
- f) Declaración en caso el producto presente algún riesgo para el cliente.
- g) Nombre y domicilio legal en el Perú del fabricante o distribuidor responsable, según corresponda, asimismo indicar el RUC.
- h) Advertencias de riesgos o peligros que pudieron derivarse de la naturaleza del producto.
- i) Tratamiento de urgencia si fuera el caso de daños a la salud del consumidor (Congreso de la República, 2016).

### **4.4 Tiempos y costos del proceso de empaquetado**

Los costos que se atribuyen en el proceso de empaquetado tienen que abarcar los siguientes enunciados: el esfuerzo indirecto, elementos indirectos, energía, publicidad, salarios al personal, viajes o transporte, alquileres de oficinas, entre otros. De tal modo que es el valor sacrificado que realiza una empresa por brindar o prestar sus servicios. También es primordial conocer la gestión de los tiempos para la programación de las actividades en los gastos que realizará la empresa en el proceso de empaquetado, ya que esto será una cifra importante que tener en cuenta en todo momento (PROMPERÚ, 2018).

En el Perú los costos de empaquetado se calculan en base a los insumos, la maquinaria y la mano de obra, por ejemplo, en lo que respecta al costo de productos marítimos, existen empaques de plástico especiales para estos productos que oscilan entre S/.2.00 y S/.3.50,

dependiendo del tamaño, asimismo, empaques pouch entre S/.1.20 y S/.5.00 y empaques enlatados de distintos precios, S/.0.90 a S/.3.00.

**Tabla 8**

*Costos del proceso de empaçado*

<b>Tipo de empaque</b>	<b>Costo</b>
Empaque plástico	S/. 2.00 – S/. 3.50
Empaque enlatado	S/. 0.90 – S/. 3.00
Empaque pouch	S/. 1.20 – S/. 5.00

## CAPÍTULO 5: EMPAQUE

### 5.1 Ficha técnica del empaque seleccionado

A continuación, se presenta la tabla 7, detallando todas las características del empaque para el atún.

**Tabla 9**

*Ficha técnica del empaque*

<b>Nombre del producto o envase</b>	Hojalata circular ligera
<b>Tamaño</b>	7 cm x 3,5 cm
<b>Color</b>	Pantone Warm Gray 1 C
<b>Material</b>	Hojalata
<b>Tratamiento superficial</b>	Brillante la totalidad del envasado
<b>Característica</b>	Evita la humedad del producto y es de carácter reciclable.
<b>Aplicación</b>	Destinado a la conservación del alimento, así como preservar comida compactada a partir de trozos con múltiples dimensiones.
<b>Detalles del envase</b>	Presenta un formato de chapa cromada con una lengüeta.
<b>Costo del envase</b>	S/.0.90 céntimos
<b>Costo de cobertura</b>	S/.1.00

*Nota: Elaboración propia.*

**Figura 2**

*Modelo del envase*



La figura 2 muestra la calidad y el concepto de envases que serán empleados: Hojalata circular ligera y brillante en la totalidad del envasado con cromo.

**Tabla 10***Medidas del envase de conservación del atún*

<b>Medida del cierre</b>	<b>Valor (pulg)</b>	<b>Valor (mm)</b>
<b>Profundidad</b>	0.115 – 0.127	2.99 – 3.22
<b>Espesor</b>	0.044 – 0.052	1.11 – 1.32
<b>Altura</b>	0.107 – 0.124	2.71 – 3.14
<b>Gancho de tapa</b>	0.070 – 0.090	1.77 – 2.28
<b>Gancho de cuerpo</b>	0.070 – 0.090	1.77 – 2.28
<b>Traslape</b>	0.048 – 0.056	1.21 – 1.42

La tabla 8 evidencia las medidas del envase, el valor en pulgadas y el valor en mm.

## **5.2 Criterios usados para la selección del empaque**

Para la selección del empaque de la conserva de atún, es importante analizar la presentación comercial del producto, de tal manera que también abarque una seguridad en los desplazamientos de la mercadería. También implica tener una buena imagen visual para captar a los consumidores de la competencia, si bien existen diferentes empaques, es conveniente seleccionar aquel que posea ciertas características, ya que esto le da mayor resistencia y a la vez protección al producto.

## **5.3 Proceso de empaque**

En este proceso es efectuado mediante una evaluación parcial acerca del contenido de los envases de las conservas de atunes, en donde se realiza el cerrado hermético de los envases. Este proceso es realizado por medio de unas máquinas cerradoras automáticas, las cuales son programadas en base a la longitud del cierre, ancho del cierre, profundidad de cubeta, gancho del cuerpo y tapa, traslape, otros (Mejía y otros, 2015).

## CAPÍTULO 6. EMBALAJE

### 6.1 Ficha técnica de embalaje seleccionado

MINCETUR (2017) señaló para este tipo de materiales de embalaje de alimentos como el atún en conserva, emplear la hojalata, la cual debe tener una cubierta de acuerdo al estaño en la cual será empleado, en su material abarcará una superficie (gr/m<sup>2</sup>). Asimismo, otro elemento protector es la chapa cromada, la cual tiene una cubierta de 2.8 gr/m<sup>2</sup>. Por otro lado, referido al temple, este se evalúa por medio de la resistencia material, en donde los envases son 55-60 °R en lo que respecta el fondo y de 65-66 °R, su espesor varía en 0,20 – 0,36 mm.

### Figura 3

*Ficha técnica del envase seleccionado*



La figura 4 muestra el envase seleccionado.

### 6.2 Criterios usados para la selección de embalaje

En la selección del embalaje es necesario analizar los materiales que se emplearán para la conserva de atún, de este mismo modo visualizar las características como la resistencia y la seguridad del producto, para de esta manera conservarlo o transportarlo sin que existan daños o posibles riesgos en el proceso (Navarro y otros, 2007).

### 6.3 Proceso de embalaje

En este proceso abarca la protección del producto, es decir, las condiciones de aseguramiento del embalaje que se le coloque para ser traslado de un lugar a otro, con ello también se tiene que agrupar las unidades para ser llevadas en cajas o envolturas teniendo una mayor seguridad en el momento de la transportación y distribución (León, 2013).

### 6.4 Tiempos y costos del proceso de embalaje

Los costos en este proceso están referidos al tiempo de desarrollo, implica que, al momento de trasladar el producto hacia su destino, existen costos que se deben asumir, tales como en el transporte, producción, inspecciones (aduaneras), almacenamiento, entre otros (Ospina, 2015).

Los costos de embalaje poseen diversos procesos, por ejemplo, el costo de la lámina de polietileno (S/.0.60 unidad), caja vacía (48und. ) (S/. 1.15), Cinta autoadhesiva (S/.2.00), cartón rizado de embalaje (S/.1.60), film para embalar (S/.2.00), Gránulos de polietileno (S/.21.90), mano de obra por hora (S/. 20.00) y otras herramientas (S/.15.00)

**Tabla 11**

*Costos de embalaje*

<b>Procesos</b>	<b>Costos</b>
Lamina de polietileno	S/. 0.60
Caja vacía (48 und.)	S/. 1.15
Cinta autoadhesiva	S/. 2.00
Cartón rizado de embalaje	S/. 1.60
Film para embalar	S/. 2.00
Gránulos de polietileno	S/. 21.90
Mano de obra por hora	S/. 20.00
Otras herramientas	S/. 15.00
<b>Total</b>	<b>S/. 64.25</b>

## CAPÍTULO 7. UNITARIZACIÓN

### 7.1 Ficha técnica del pallet seleccionado

El objetivo del pallet es unitarizar la carga, permitiendo que esta sea empacada y desplazada acorde a los procesos de distribución, ya sea en con montacargas o grúas.

**Tabla 12**

*Ficha técnica del pallet*

Características	Descripción
Dimensiones	1.00 x 1.20 x 2.10m
Cajas por pallet	196 cajas
Peso por pallet	2.070 kg
Área	1.20 m <sup>2</sup>
Volumen	2.52 m <sup>3</sup>
Apilamiento máximo	14 filas por pallet

*Nota: Elaboración propia.*

En la tabla 8 se evidencia la ficha técnica del pallet con su respectiva descripción.

El pallet posee una serie de características y funcionalidades que resultan adecuadas para el desarrollo del trabajo, por ello se detallan los siguientes beneficios:

- Reducción de tiempo al momento de estibar.
- Reducción en los costos de desplazamiento.
- Ventajas de organización dentro de un almacén.
- Promueve la simplificación de procesos que realiza el personal encargado de confeccionar y manipular la mercancía.

Del mismo modo, las cajas que formarán parte de la agrupación de elementos establecidos en los pallets, presentan ciertas características, una dimensión

De tal modo, que el soporte debe encontrarse correctamente estructurado para la sostenibilidad de peso que presentará el pallet, por lo que

su calidad y verificación de materiales resultan apropiados para establecer un proceso óptimo al momento de desplazar, realizar la carga y la descarga.

### **7.2 Criterios usados para la selección del contenedor**

Es importante mencionar que para esta selección se debe tener en cuenta las magnitudes del envase y embalaje, ya que esto definirá el volumen y tamaño del contenedor. Además, permitirá obtener un mayor provecho en las etapas de distribución como: manejo, transporte, almacén, estiba y otros, por consiguiente, disminuye costos de repartición (MINCETUR, 2009).

### **7.3 Proceso de contenerización**

Dentro del proceso de contenerización es importante hacer énfasis en el transporte de mercadería de los contenedores, ya sea en el tamaño y forma de empleo. Además, es importante determinar el tipo de envase, mientras más pesado sea más difícil será su transporte (CEPAL, 2018).

### **7.4 Plano de estiba del contenedor**

Es el que permite facilitar la transportación de mercancías, empleando sin manipulación intermedia la carga, está construido de forma adecuada para transportar cargas pesadas, con cantoneras para de esta manera tener un refuerzo de las mercancías (ITEMAR, 2020).

### **7.5 Tiempo y costos del proceso de contenerización**

El tiempo empleado y los costos surgidos en este proceso, tienen un gran desempeño desde su creación, siendo un buen aporte para el desarrollo del comercio y los procesos de todas las fábricas, aún en las situaciones más críticas de la economía global (CEPAL, 2018).

Respecto al costo de contenerización en la industria pesquera, los precios oscilan entre US\$ 500-650 para exportación directa y US\$ 700-850 para exportación indirecta, asimismo, los costos evitables están entre US\$ 250-370 (Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, s.f).

**Tabla 13***Costos de Contenerización*

<b>Tipo de exportación</b>	<b>Tiempo</b>	<b>Costo</b>
Exportación directa	1.15 – 3.10 días	US\$ 500 - 650
Exportación indirecta	1.19 – 4.43 días	US\$ 700 - 850

## CAPÍTULO 8. CONTENEDORIZACIÓN

### 8.1 Ficha técnica del contenedor seleccionado

Ospina (2015) precisó que, para la contenerización, se emplea un transporte especial, según la norma NTC 830, expresa las siguientes condiciones:

- a) Equipo de transporte permanente, resistencia en su utilización.
- b) Facilidad para el transporte de mercaderías.
- c) Dispositivos que faciliten el manejo, con respecto al traslado de mercancías.
- d) Diseñado en la forma para facilitar llenar y vaciar las mercancías.
- e) Volumen interno: 1.0 m<sup>3</sup> (35,3 ft<sup>3</sup>).
- f) El contenedor para la carga no incorpora transporte, ni embalajes convencionales.

A continuación, se detalla la siguiente ficha técnica:

**Tabla 14**

*Ficha técnica de los contenedores*

Tipo	Precio
Contenedor estándar 40 pies	S/.20,000.00
Contenedor estándar 20 pies	S/.10,000.00
Contenedor estándar de 12 pies	S/.8,000.00
Contenedor de 10 pies	S/.6,000.00

**Figura 4**

*Ficha técnica de seleccionado*



La figura 5 muestra a los contenedores que se emplean para exportar el atún a otros países.

**Figura 5**

*Criterios usados para la selección del pallet*



La figura 6 muestra los criterios para seleccionar un pallet.

## **8.2 Criterios usados para la selección del pallet**

Ospina (2015) respecto a la selección de pallet, señala que la norma NTC 445, abarca que las bases son separadas para de esta manera tener soportes, por ello requiere de patas con altura suficiente, para que de esta forma los camiones puedan manipular los montacargas.

Por ende, se selecciona el tipo de pallet de cuatro entradas como se visualiza en la figura 6, porque se adecua a la normativa, así como también beneficia al momento de la exportación.

## **8.3 Proceso de contenerización**

Su proceso con respecto a la contenerización, abarca el empleo de transporte, no necesariamente requiere de algún tratamiento especial, sino que puede ser de usos múltiples o también de un solo uso específico. Poseen distintas características, ventiladores, techo abierto, plataformas o contenedores refrigerados para las mercancías (Mendoza y otros, 2016).

## **8.4 Plano de estiba del pallet**

Para la estiba del pallet, en relación a la carga, es la cantidad de las mercancías, las cuales pueden ser colocadas encima de otras, por consiguiente, es necesario precisar que la capacidad de soporte que se tiene debe ser determinado con la cantidad de bultos que puede soportar el pallet. De tal manera, que se debe asegurar de esta forma, el correcto empleo del envase, empaque o embalaje para utilizar el pallet como medio de traslado de mercancías (León, 2013).

## Figura 6

Plano de estiba

$$\text{Volumen (V)} = \text{Largo} * \text{Alto} * \text{Ancho}$$

$$V = 4 * 1,70 * 1,40 = 7,10 \text{ mts}^3$$

$$V_1 = 7,10 \text{ mts}^3 * 72 = 511,20 \text{ mts}^3$$

$$\text{Peso (P)} - \text{P}_1 = 1,9 \text{ Ton} * 72 = 136,8 \text{ Ton}$$

$$(\text{Factor de Estiba}) - \text{Fe} = \frac{V}{P}$$

$$Fe_1 = \frac{V_1}{P_1} = \frac{511,20 \text{ mts}^3}{136,8 \text{ Ton}} = 3,73684 \frac{\text{mts}^3}{\text{Ton}}$$

A continuación, se reemplaza la fórmula con los datos de un contenedor de 20 pies:

$$\text{Volumen (V)} = 5.9 \text{ m} * 2.39 * 2.34$$

$$V = 32.99^3 = 23.75 \text{ mt}^3$$

$$\text{Peso (P)} = 25.000 \text{ kg} * 72 = 1.800 \text{ ton}$$

$$Fe = 23.75 \text{ mt}^3 / 1.800 \text{ ton}$$

$$Fe = 13.194 \text{ mts}^3/\text{ton}$$

La figura 7 evidencia un ejemplo de estiba.

### 8.5 Tiempos y costos del proceso de paletizado

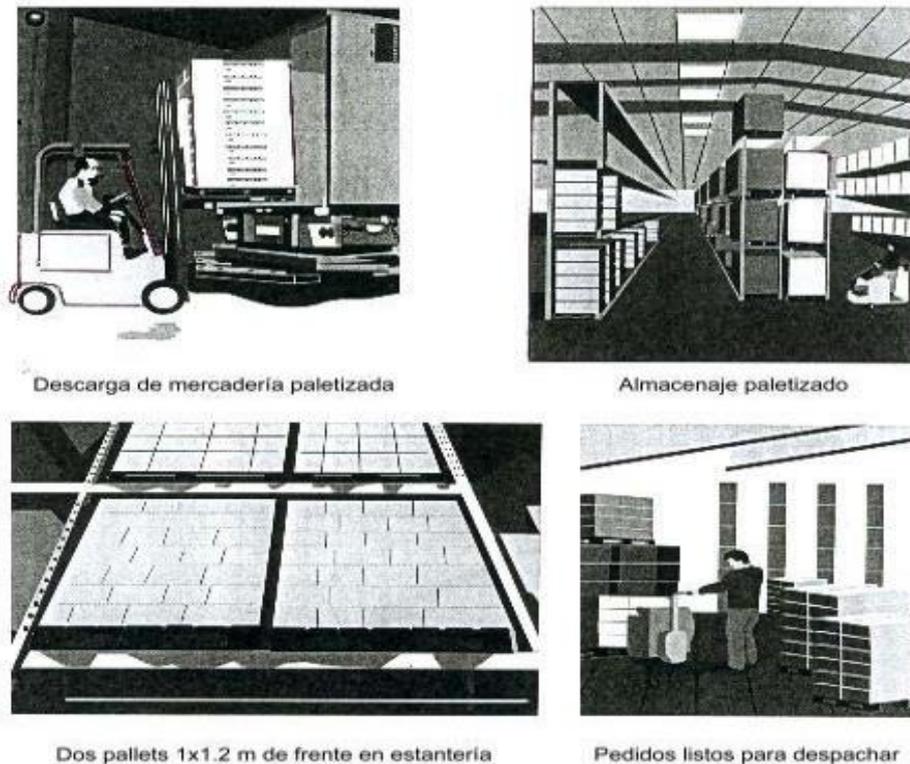
Con respecto a los costos en el proceso de paletizado, es el transporte, reparación de pallet y sobre todo el almacenamiento con la llegada de las mercancías.

Los costos el paletizado se divide en pallet de madera de cuatro entradas (S/. 7.85), correa de eslinga 5M (S/. 17.50), mano de obra (S/. 20.00) y otras herramientas (S/. 18.00).

A continuación, se presenta la siguiente gráfica para entender mejor el proceso:

## Figura 7

### Tiempos y costos del proceso de paletizado



La figura 7 muestra el proceso de paletizado con los productos que llegan para su almacenamiento.

**Tabla 15**

### Costos del proceso de paletizado

Elementos	Costo
Pallet de madera 4 entradas	S/. 7.85
Correa Eslinga 5M	S/. 17.50
Mano de obra	S/. 20.00
Otras herramientas	S/. 18.00

## CAPÍTULO 9. TRANSPORTE

### 9.1. Proveedores del transporte interno

Existen situaciones dentro del mercado en donde las demandas del transporte se rigen con respecto a la carga, influenciado por distintos factores; por ejemplo, la tarifa y la capacidad. Existen costos elevados que se aplican en las opciones de transporte terrestre, de tal modo que no es conveniente para el proveedor y por ello optan por otra opción, como el traslado marítimo (Ministerio de Comercio Exterior y Turismo [MINCETUR], 2015).

### 9.2. Costo de transporte interno (Inland Freight)

Existen diversos costos relacionados al transporte, a continuación, se detallan algunos.

**Tabla 16**

*Cuadro comparativo de costos de transporte*

Ítem	Cantidad	Descripción	Transportes	Transportes	Transportes
			Pereda	Céspedes	Lucerito S.A.C
			RUC N° 20424092941	RUC N° 20489595678	RUC N° 20600102851
01	1	Servicio de transporte de atún en conserva	140.00	160.00	200.00
<b>TOTAL</b>			<b>140.00</b>	<b>160.00</b>	<b>200.00</b>

*Nota: Elaboración propia.*

En la tabla 9 se describe el costo del transporte interno para el desplazamiento, desde la fábrica hasta el puerto.

### 9.3. Proveedores de servicio de transporte internacional

MINCETUR (2015) detalla que en el transporte internacional, según la decisión 399 del transporte internacional que fue aprobada por la CAN, deberá tener estos documentos:

- Certificado de idoneidad.
- Permiso para la prestación de servicios.
- Certificado de manejo.
- Carta porte internacional por carretera.
- Manifestación de carga.
- Licencia de transportar.
- Póliza de seguro.
- Declaración de tránsito aduanero internacional.

#### **9.4. Cotizaciones de flete marítimo y aéreo**

Para el flete marítimo se utiliza la negociación de acuerdo a las normas del mercado, en donde las unidades de uso más frecuentes en el régimen de fletes (F) son los siguientes:

- Flete por peso:
  - Tonelada Corta = 2. 000 lbs = 907 kg
  - Tonelada Larga = 2. 240 lbs = 1. 016 kg
  - Tonelada Métrica = 2. 204 lbs = 1. 000 kg
- F. Volumen: se mide por m<sup>3</sup>
- F. lineal por superficie: se mide por metros de líneas o cuadrados
- F. por valor: es empleado al porcentaje sobre el valor de la carga
- F. por precio global: se emplea en caso de cargamentos completos (MINCETUR, 2009).

Por otro lado, MINCETUR (2015) señaló que, para el flete aéreo, es necesario medir el peso bruto del embarque o del volumen. De este modo, el cálculo por el peso se debe redondear, a modo de ejemplo: Si el peso del embarque es 12.1kg, 12.3kg o 12.4kg, se calculará el flete, en 12.5kg. Por otro lado, si fuera 12.6kg, 12.7 kg o 12.8 kg, será en base a 13 kg. Asimismo, tiene una fórmula:

Peso Volumen = Largo x ancho x alto del embarque (m) x  
166.667 m<sup>3</sup>

## CAPÍTULO 10. SERVICIO DE SOPORTE AL COMERCIO INTERNACIONAL

### 10.1. Agentes de aduana

El agente, es un profesional capacitado en las importaciones y exportaciones de mercancías, abarca conocimientos profundos acerca de la normatividad aduanera, asimismo, está pendiente de las modificaciones de las leyes y sobre todo de los reglamentos administrativos. El agente de aduanas es el que realiza los procedimientos aduaneros precisos, también realiza la declaración correspondiente (Diario del Exportador, 2016).

### 10.2. Costo de agenciamiento

Para los costos de agenciamiento, se analiza el precio original de compra, gastos generados para el traslado al almacenamiento de la empresa, asimismo, otros gastos adicionales como el flete, seguro, derechos e impuestos, los cuales gravan la importación, transporte; gastos aduaneros, otros (MINCETUR, 2013).

**Tabla 17**

*Costos de agenciamiento*

Tarifa promedio de flete por contenedor			Mercadería consolidada Tm/m <sup>3</sup>	Días de tránsito
Contenedor				
20 pies	40 pies	40 pies refrigerado		
S/. 2,650.00	S/. 3,650.00	S/. 4,800.00	80	14

### 10.3. Aseguradoras

La aseguradora son el interés directo encargadas de proteger a las mercancías, sirve para tener al patrimonio protegido de posibles siniestros como pérdidas o daños que puedan transcurrir durante el proceso de traslado. Es necesario que el propietario realice las

adecuadas diligencias para asegurar que el viaje de mercancías sea adecuado en todo momento (APESEG, 2019).

#### 10.4. Póliza de seguros (cobertura y costo)

Al contratar una póliza de seguro para las exportaciones, se debe tener en cuenta los riesgos que puedan ocurrir en un traslado, ya sea en la etapa de pre exportación y post embarque (Salomón, 2018).

Las coberturas específicas más destacadas por el Institute Cargo Clauses (ICC), son:

- Tipo A. – Relacionadas al riesgo de extravíos o perjuicios excepcionales.
- Tipo B. - Enfocado en los riesgos relacionados a causas por incendios, explosiones, abordajes, etcétera.
- Tipo C. - Presenta características similares con “B”, pero en menores coberturas, ya que excluyen lo que son pérdidas generadas durante la ejecución de carga y descarga o extravíos de mercancías.

APESEG (2019) presenta en el siguiente cuadro acerca de las cláusulas A, B y C, detallando las coberturas empleadas en las mercancías, donde P.T. es pérdida total:

**Tabla 18**

*Póliza de seguros (cobertura y costo)*

CLASES DE RIESGO	CI A	CI B	CI C	P.T.
Pérdida total de la carga producida por la del barco				
Pérdida total constructiva				
Encalladura del barco				
Naufragio del barco				
Incendio del barco				
Daños por incendio				
Daños por explosión en el barco				
Daños por abordaje del barco				
Contribución y gastos por Avería Gruesa				
Pérdida total de fardos, etc., en el momento de la carga				
Moladura de la carga en cubierta por el oleaje				
Daños por agua de mar (temporales, etc.)				
Riesgos de causas externas (ganchos de estibadores, lluvia, agua dulce, etc.)				
Robo, hurto, FEBE				

Daños producto de la corrupción (contacto con otra carga)	
Derrame	
Rotura	
Retraso	
Vicio propio	

*Nota: Cláusulas y tipos usuales de coberturas-PROMPERÚ.*

### **10.5. Terminales de almacenamiento**

Los principales terminales de almacenamiento en el Perú son los siguientes, de acuerdo a MINCETUR:

- Maersk Perú S.A.
- Enapu
- Imupesa
- Neptunia
- Tramarsa
- Unimar S.A.
- RANSA
- ALSA
- LICSA, entre otros.

## **CAPÍTULO 11. INFRAESTRUCTURA PARA LA DISTRIBUCIÓN FÍSICA EN EL PAÍS DESTINO**

### **11.1. Puertos, aeropuertos o terminales terrestres disponibles para la carga peruana**

PROMPERÚ (2019) señala que entre los terminales de almacenamiento se encuentran los siguientes:

- Puerto de Paita: Se encuentra a 504 millas náuticas del norte del Callao, se encuentra interconectado con la ciudad de Piura, y los productos se exportan son enlatados y pescado congelado, harina de pescado, frutas y camarones.
- Terminal Portuario del Callao: Considerado el puerto más importante del país porque recibe más tráfico y mayor capacidad de almacenamiento; incluso, ocupa el cuarto lugar entre los puertos más relevantes de América Latina; además, es el más ventajoso por su cercanía a la capital, vinculándose con la zona industrial de Lima y facilitando la distribución de mercancías al resto del Perú.
- Terminal Portuario General San Martín de Pischo: Se encuentra ubicado en Ica, específicamente en Paracas, y es operado por la Terminal de Paracas, permite abarcar grandes embarcaciones, proporcionando una carga y descarga de contenedores más rápida, reduciendo los costos de logística para los exportadores agrícolas y las condiciones óptimas para el manejo de productos refrigerados.

MINCETUR (2015) señaló que el puerto aéreo internacional para el traslado de cargas de mercaderías emplea medios de aeronaves, ya sea para cruzar distancias largas o ejecutar en menores tiempos posibles las entregas. Se tiene a las siguientes empresas, las cuales están registradas en SUNAT: NVOCC (Mayorista) y Forwarder (minorista), con respecto a carga internacional:

**Figura 8**

*Infraestructura para la distribución física en el país destino*

NVOCC	FORWARDER
Ecu Line Perú S.A.	Kuehne Nagel S.A.
Inca Lines S.A.C.	DHL Global Forwarding
Uniex Shipping S.A.C.	Panalpina Transportes Mundiales S.A.
Cargo Master S.A.	Choice Cargo S.A.C.
MSL del Perú S.A.	Hellman Worldwide Logistics
Train Perú S.A.	Flota del Perú S.A.
Gamma Cargo S.A.C.	New Transport S.A
Rush Transporte S.A.	
BG Logistics S.A.C.	

La figura 10 muestra algunas distribuidoras que han sido registradas en la SUNAT.

## **11.2. Análisis de la infraestructura vial, portuaria y aeroportuaria del país destino.**

Asimismo, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (2020) señaló que la infraestructura abarca uno de los factores elementales más importantes, ya que se relaciona con los niveles de competitividad y sostenibilidad con respecto a su economía, también el progreso en la inclusión social para de esta forma lograr la integración interna y externa. Se presenta el siguiente análisis:

### **VÍAL**

Abarca las carreteras que se interconectan con el ámbito nacional, las principales son las aquellas que pueden unir departamentos y regiones, por ejemplo: La carretera Panamericana, Longitudinal de la Sierra, Marginal de la Selva, Carretera Central, Interoceánica del Sur y otras vías que presenten similitudes.

### **PORTUARIA**

Con respecto, a este ámbito se distribuye de la siguiente forma a nivel departamental según, fuente de la Oficina de Estadística del MTC- Autoridad Portuaria Nacional.

### **AEROPORTUARIA**

En el Perú existen 128 aeródromos, 68 son de propiedad pública y 60 son privados. El Estado dispuso 19 aeródromos en Concesión, entre ellos el Internacional Jorge Chávez, Aeropuertos Regionales y Provinciales Grupo I y II. Asimismo, en los aeródromos públicos no concesionados, 29

son de CORPAC S.A.C y los otros están a cargo de los Gobiernos Subnacionales y de otras entidades.

De acuerdo con el D.S. N° 019-2007-MTC en su ANEXO acerca de la clasificación de la infraestructura aeroportuaria de la propiedad pública del país, 23 son aeródromos nacionales a cargo del MTC, 18 pertenecientes a regionales y 27 son locales.

**Tabla 19**

*Análisis de la infraestructura vial, portuaria y aeroportuaria del país destino.*

ÁMBITO				
TIPO/DEPARTAMENTO	FLUVIAL	LACUSTRE	MARÍTIMO	TOTAL
<b>Terminal Multiboyas</b>			<b>24</b>	<b>24</b>
Ancash			3	3
Arequipa			1	1
Callao			7	7
Ica			1	1
La Libertad			1	1
Lambayeque			1	1
Lima			5	5
Moquegua			3	3
Tumbes			2	2
<b>Terminal Portuario</b>			<b>19</b>	<b>23</b>
Ancash			3	3
Arequipa			1	1
Callao			3	3
Ica			3	3
La Libertad			1	1
Lima			4	4
Madre de Dios	1			1
Moquegua			4	4
Ucayali	3			3
<b>TOTAL</b>	<b>4</b>		<b>43</b>	<b>47</b>

*Nota: Elaboración propia.*

En la tabla 10 se aprecia la actividad portuaria y aeroportuario en el Perú.

### **11.3. Descripción, análisis de los principales puertos y aeropuertos incluyendo rutas, infraestructura, capacidad, restricciones, servicios, procedimientos, costos, etc.**

Respecto a los puertos, se tienen los siguientes:

- Terminal del Callao, puerto marítimo perteneciente a la costa central del Perú, abarca el 63% de carga contenerizada, 20% granel sólido, 9% es sobre el granel líquido, 6% carga general y 1% la carga rodante.
- Terminal del Paita, terminal multipropósito que se desplaza de forma fraccionada y granel, de tal manera que la carga contenerizada es 70% para el terminal portuario. Asimismo, abarca el 90% de carga contenerizada movilizadora por exportación.

- Terminal de Matarani, es el primer terminal concesionado y uno de los más eficientes, asimismo, es administrado por el TISUR, posicionándolo como soporte logístico principal en el sur del Perú (MINCETUR, 2017).

Por otro lado, el principal aeropuerto internacional es Jorge Chávez, tiene a su disposición 38 destinos internacionales como Sudamérica, Centro América, Norteamérica y Europa, se conecta también con 22 departamentos del Perú (OSITRAN, 2017).

#### **11.4. Proceso de importación y nacionalización en el país destino**

MINCETUR (2013) precisó que para el costo de importación el precio es asignado considerando los costos de transporte, agencia de aduanas, entre otros elementos. Asimismo, el cálculo de los costos toma en cuenta el IGV, ISC, IPM, así como el flete, seguro, almacenaje, gastos de transporte, costos en relación los permisos y autorizaciones, gastos bancarios y los honorarios del despachamiento.

#### **11.5. Requisitos para importar muestras sin valor comercial**

En el Perú se establece el derecho a toda persona natural o jurídica a ejecutar operaciones de comercio exterior. De tal modo que pueden importar sus productos siempre y cuando tengan un RUC. De forma excepcional, las personas naturales no requieren RUC cuando realizan de forma ocasional importaciones de mercaderías, en donde el valor del FOB no supere los US \$ 1 000 y registre hasta 3 importaciones anuales como máximo. Por consiguiente, respecto a las personas naturales que puedan tramitar de manera personal la importación en la aduana, deben contar con RUC, donde el valor del FOB no exceda de US \$ 2 000 (MINCETUR, 2013).

#### **11.6. Datos de proveedores de servicios logísticos en el país destino**

Los operadores logísticos intervienen en todos los procesos de embarque, desembarque y transbordo de mercaderías, según lo estipulado por la Ley General de Aduanas y su Reglamento (PROMPERÚ, 2019).

## CAPÍTULO 12. DISTRIBUCIÓN

### 12.1. Mapeo de la secuencia comercial proveedor-consumidor.

Acosta (2020) señala que la estructura de los canales de distribución comercial se divide de la siguiente manera:

**Figura 9**

*Mapeo de secuencia comercial*



La figura 11 evidencia un ejemplo de mapeo secuencia.

### 12.2. Identificación y descripción de canales de distribución.

Se refieren al conjunto de participantes que desarrollarán funciones necesarias para que el producto de un vendedor llegue hasta el comprador final, también son aspectos comerciales que emplean las empresas para que sus mercancías lleguen hacia los mayoristas, minoristas y detallistas. Por consiguiente, los canales de distribución permiten que los esfuerzos en el mercado sea una realidad y uno de los soportes esenciales para la satisfacción del consumidor final (Sierra y otros, 2015).

Asimismo, Acosta (2017) precisó que los canales, según su longitud, se encuentran en 3 tipos:

- Canal directo, su relación se origina entre el productor y consumidor, abarca un número reducido, tanto por el lado de fabricante y usuarios, ya que se trata de compras esporádicas en donde se ofrece información al usuario.

- Canal corto, abarca 3 niveles: fabricante, detallista y el consumidor final, de tal modo, que su oferta se encuentra centrada en el fabricante y en el detallista.
- Canal largo, aquí se presentan 3 niveles e intervienen el fabricante, mayorista y consumidor final, y en ciertas ocasiones también interviene el distribuidor, corredor o representante.

### 12.3. Canal con mayor flujo comercial para las importaciones del producto

BCRP (2022) señaló que el flujo comercial también es entendido como una balanza, en el Perú, sus operaciones de exportación e importación, evolucionan respecto a las importaciones y está acompañado con las principales condiciones de demanda interna de la economía. Por ejemplo, en el mes de noviembre las importaciones ascendieron a US\$ 4 154 millones, con incrementos generalizados en los productos de demanda interna y de mayores precios respectivamente. Ante ello, los precios de importación se incrementaron en un 22,5% respecto a los combustibles, alimentos e insumos industriales.

**Tabla 20**

*Balanza comercial*

BALANZA COMERCIAL (Millones de US\$)									
	Octubre		Noviembre				Enero-Noviembre		
	2021	2020	2021	Var. % 2021/2019	Var. % 2021/2020	2020	2021	Var. % 2021/2019	Var. % 2021/2020
<b>1. EXPORTACIONES</b>	<b>5 707</b>	<b>4 274</b>	<b>6 115</b>	<b>51,9</b>	<b>43,1</b>	<b>37 706</b>	<b>56 832</b>	<b>31,8</b>	<b>50,7</b>
Productos tradicionales 1/	4 408	2 957	4 532	62,7	53,3	26 264	42 060	37,8	60,1
Productos no tradicionales	1 634	1 307	1 562	26,9	19,5	11 334	14 596	17,4	28,8
Otros	25	10	20	100,8	105,1	109	174	17,0	59,2
<b>2. IMPORTACIONES</b>	<b>4 278</b>	<b>3 319</b>	<b>4 154</b>	<b>27,5</b>	<b>25,2</b>	<b>30 968</b>	<b>43 729</b>	<b>16,0</b>	<b>41,1</b>
Bienes de consumo	931	825	833	8,2	1,0	7 879	9 226	5,2	17,1
Insumos	2 254	1 502	2 203	54,8	46,7	13 771	21 595	22,7	56,8
Bienes de capital	1 087	967	1 113	5,2	12,8	9 254	12 782	13,7	38,1
Otros bienes	5	6	6	-18,9	-5,8	85	130	41,3	52,9
<b>3. BALANZA COMERCIAL</b>	<b>1 429</b>	<b>970</b>	<b>1 960</b>			<b>6 849</b>	<b>13 104</b>		

*Nota: SUNAT y BCRP*

En la tabla 11 se evidencia un breve resumen de las exportaciones e importaciones, detallando también el periodo y su representación en porcentaje.

#### 12.4. Identificación y cuantificación de los márgenes de intermediación, condiciones de compra, volúmenes mínimos, etc.

MINCETUR (2013) señaló los incoterms, los cuales son reglas que forman parte de la normativa de la Cámara de Comercio Internacional, en la cual se emplean los contratos de compraventa internacional, y se determina si el exportador o importador se hará cargo de los siguientes enunciados:

- Pago del transporte de las mercancías.
- Pago de seguro para cubrir los posibles daños y deterioros de las mercancías.
- Establecer el lugar para la entrega de las mercancías.
- Establecer el momento en el cual se transfiere el riesgo de las mercancías.
- Cubre otros gastos (aduaneros, portuarios, etc.).
- No establece el momento de la transferencia de propiedad.

Existen 11 incoterms para aplicar la función según lo acordado entre las partes: exportador e importador, por consiguiente, esto se identifica por siglas, identificadas a continuación:

**Figura 10**

*Los incoterms*

<b>LOS INCOTERMS</b>				
<b>GRUPO</b> Salida	E	EXW	En Fábrica	Ex Work
<b>GRUPO</b> Sin pago transporte principal	F	FCA FAS FOB	Franco Transportista Franco junto al buque Franco a bordo del buque	Free Carrier Free Alongside Ship Free On Board
<b>GRUPO</b> Con pago transporte principal	C	CFR CIF CPT CIP	Coste y flete Coste , seguro y flete Transporte pagado hasta Transporte y seguro pagado hasta	Cost and Freight Cost Insurance Freight Carriage Paid To Carriage and Insurance Paid
<b>GRUPO</b> Llegada	D	DAT DAP DDP	Entrega en el Terminal. Entrega en un lugar pactado por las partes Entregada con derechos pagados	Delivered At Terminal Delivered At Place Delivered Duty Paid

**Figura 11***Margen de utilidad*

	Resumen	US\$	S/
Margen de Utilidad	Costo Tot.	\$ 37.893,47	S/ 150.816,00
<b>% M. Utilidad</b>	<b>\$ 0,19</b>	<b>\$ 9.146,53</b>	<b>S/ 36.403,20</b>
		<b>\$ 47.040,00</b>	<b>S/ 187.219,20</b>

**Figura 12***Detalle de Exportación*

CONTENEDOR	<b>1X10</b>
TIPO DE ENVASE	Caja 48 und.
Cap. De Envase	48
Cantidad de Envases	196
Volumen Kg. Neto	9.408
Volumen Kg. Bruto	20.697,00
Precio de Venta US\$/Kg	\$ 5,00
TIPO CAMBIO (T/C)	3,98

Figura 13

FOB

DESCRIPCIÓN	Unidad de Medida	Costo Unitario	Cantidad	S/	US\$	Total (US\$)	US\$ /Kg	
<b>COSTO DE PRODUCCION / PLANTA</b>								
Insumo						\$	33.093,47	
Atun seleccionado	KG	10,00	18816	S/	188.160,00			
Aceite y sal	KG	7,00	18816	S/	131.712,00	\$ 33.093,47	\$ 33.093,47	3,51759
<b>Mano de Obra</b>						\$	12.876,88	
Selección	Jornal	1.025,00	10	S/	10.250,00	\$	2.575,38	0,27374
Envasado	Jornal	1.025,00	30	S/	30.750,00	\$	7.726,13	0,82123
Estiba	Jornal	1.025,00	15	S/	15.375,00	\$	352,80	0,03750
<b>Envases</b>						\$	24.190,95	
Envases	Unidad	1	94080	S/	94.080,00	\$ 23.638,19	\$ 23.638,19	2,51256
Flete	KM	1	1200	S/	1.200,00	\$ 301,51	\$ 301,51	0,03205
Zunchos	Unidad	50	20	S/	1.000,00	\$ 251,26	\$ 251,26	0,02671
<b>Costos Indirectos de Fabricación</b>						\$	24.190,95	
Servicios Diversos				S/	96.280,00	\$	24.190,95	2,57132
<b>Gastos Administrativos</b>						\$	4.800,00	
Gerente (1)	Campaña					\$	2.500,00	0,26573
Jefe de Planta (1)	Campaña					\$	1.500,00	0,15944
Auxiliar de Control de Calidad (1)	Campaña					\$	500,00	0,05315
Asistente Administrativo - Almacen(1)	Campaña					\$	300,00	0,03189
<b>DOCUMENTOS Y CERTIFICADOS</b>						\$	500,00	
Factura Comercial	1					\$	50,00	0,00531
Guía de remisión	1					\$	50,00	0,00531
Certificado de Origen	1					\$	200,00	0,02126
Certificado Sanitario	1					\$	200,00	0,02126
<b>TRAMITES ADUANEROS y VENTA</b>				S/	<b>35.637,47</b>	\$	<b>2.879,73</b>	
Gastos Portuarios TPA Arica Incluye Almacenaje				5970,00		\$	1.500,00	0,15944
Gastos Aduanales	soles			12500,00		\$	120,00	0,01276
Contrato con Agente Naviero Broom				12500,00		\$	87,00	0,00925
Transporte a Puerto + Estiba (Tac-Arica)				3980,00		\$	1.000,00	0,10629
Gastos de Carta de Credito Scotiak Bank				687,47		\$	172,73	0,01836
<b>SUB TOTAL</b>					11461,33	\$	2.879,73	0,3061
<b>% de Margen Utilidad</b>						\$	9.146,53	0,97
<b>TOTAL FOB</b>						\$	12.026,26	\$ 1,28

### **12.5. Perspectivas esperadas en materia de evolución, diversificación, simplificación o especialización de los actores de los canales de distribución y comercialización.**

Díez (2016) señaló respecto a los canales de distribución, que comprenden un conjunto de actividades necesarias para que el producto fabricado pueda estar en otro lugar y ser adquirido en lugares diferentes o distantes. A continuación, se muestra una imagen que señala los canales de distribución.

## CAPÍTULO 13. MATRIZ DE COSTOS DE EXPORTACIÓN

PROMPERÚ (2019) determina la siguiente matriz de costos de exportación:

**Figura 14**

*Matriz de costos de exportación*

Componente del Costo	Modo	Marítimo		Aéreo	Terrestre	%
		US\$	S/.	US\$	US\$	
<b>Tipo de cambio : 3.97</b>		<b>Directos</b>				
Publicidad directa		\$1,200.00	S/.4,764.00			
Muestras		\$79,655.20	S/.316,231.14			
Transporte local		\$113.88	S/.452.10			0,69%
Embalaje, Marcado y Unitarización		\$1,507.50	S/.5,984.78			45,57%
Manipuleo (local del exportador)		\$525.00	S/.2,084.25			0,07%
Almacenaje		\$500.00	S/.1,985.00			0,86%
Manipuleo (embarque)		\$38,500.00	S/.152,845.00			0,30%
Documentación		\$12,500.00	S/.49,625.00			0,03%
Seguros locales		\$142.09	S/.564.10			22,03%
Aduanero		\$40,600.00	S/.161,182.00			7,15%
Bancario		\$175,243.67	S/.695,717.37			0,08%
Tributario (en algunos países)		\$1,200.00	S/.4,764.00			23,23%
<b>Total de Costos Directos</b>		\$79,655.20	S/.316,231.14			100,00%
<b>Tipo de cambio : 3.97</b>		<b>Indirectos</b>				
Administrativos (prorratio) + CIK		\$ 14.000,00	S/.55,580.00			99,79%
Financieros (prorratio)		-	-			0,00%
Costos en función del precio (%)		\$ 29,00	S/.115.13			0,21%
<b>Total costos Indirectos</b>		\$ 14.029,00	S/.55,695.13			100,00%
<b>Total de Costos</b>		\$ 188.822,67	S/.749,626.00			

*Nota: Matriz de Costos en el país exportador según PROMPERÚ*

A continuación, se detalla una matriz de costos simple realizada en base al producto de estudio.

**Tabla 21**

*Matriz de costos del atún*

Costos y gastos	Marítimo para exportar		%
	US\$	S/.	
<b>Transporte directo</b>	US\$1.200	S/.4,764.00	0.16%
<b>Materias primas</b>	US\$ 25.000	S/.99,250.00	3.47%
<b>tie indirecta</b>	US\$14.000	S/.55,580.00	1.94%
<b>Materiales y suministros</b>	US\$189.000	S/.750,330.00	26.22%
<b>Mantenimiento</b>	US\$400.000	S/.1,588,000.00	55.49%
<b>Aduanero</b>	US\$12.500	S/.49,625.00	1.73%
<b>Seguros locales</b>	US\$38.500	S/.152,845.00	5.34%
<b>Tributario</b>	US\$40.600	S/.161,182.00	5.63%
	US\$720.800,00	S/.2,861,576.00	100%
<b>Costo de fabricación</b>			
<b>Gastos operacionales</b>	US\$60.000	S/.238,200.00	35.29%
<b>Gastos de ventas</b>	US\$40.000	S/.158,800.00	23.52%
<b>Gastos de administración</b>	US\$35.000	S/.138,950.00	20.58%
<b>Gastos financieros</b>	US\$35.000	S/.138,950.00	20.58%
<b>Costos por caja de atún en aceite</b>	US\$17.92	S/.71.14	0.01%
<b>Costo por caja de atún en agua</b>	US\$16.62	S/.65.98	0.009%
<b>Total de costos</b>	US\$170034.54	S/.675,037.12	100%

*Nota: Elaboración propia.*

## CONCLUSIONES

Se llegó a la conclusión que exportar conservas de atún a estados unidos resulta algo beneficioso para el exportador como para el distribuidor puesto que ayuda a saciar la demanda de dichos productos dentro del país.

Se escogió como comprador elegido a la cadena nacional de supermercados especializados en productos naturales y orgánicos, Trader Joe's, en donde las personas pueden acceder a este producto.

## **RECOMENDACIONES**

Se recomienda que tomen en cuenta todos los datos expuestos en esta investigación así como también las diferentes estrategias y costos que se deben realizar al momento de exportar el mismo producto o un producto similar.

En este caso se está empleando como distribuidor a Trader Joe's, se recomienda incursionar con otros distribuidores para obtener más beneficios y aumentar las ganancias que se obtiene al momento de exportar este producto.

## REFERENCIAS

- Acosta Pérez, I., Marrero Delgado, F., & Espinoza Martínez, J. (2020). Circular Economy as a Contribution to Sustainability in a Cuban Tourist Destination of Sun and Beach. *Estudios y perspectivas en turismo*, 29(2). [http://www.scielo.org.ar/scielo.php?pid=S1851-17322020000200406&script=sci\\_arttext&tlng=es](http://www.scielo.org.ar/scielo.php?pid=S1851-17322020000200406&script=sci_arttext&tlng=es)
- Acosta, A. L. (2017). *Canales de Distribución*. <https://core.ac.uk/download/pdf/326423549.pdf>
- APESEG. (2019). Seguro del transporte internacional de mercancías. PROMPERÚ. [https://repositorio.promperu.gob.pe/bitstream/handle/123456789/3823/Seguro\\_transporte\\_internacional\\_mercancias\\_2019\\_keyword\\_principal..pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.promperu.gob.pe/bitstream/handle/123456789/3823/Seguro_transporte_internacional_mercancias_2019_keyword_principal..pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- BCRP. (2022). Notas de estudios del BCRP. Balanza comercial: Noviembre de 2021. <https://www.bcrp.gob.pe/docs/Publicaciones/Notas-Estudios/2022/nota-de-estudios-03-2022.pdf>
- Biagetti, D., Menardi, M., Torti, A., Cance, I., Lanza, E., & Araque, V. (2018). Un encuentro de dos mundos. Desarrollo de un acercamiento económico entre empresas súper-competitivas y proveedores potenciales de baja competitividad relativa, a través de una Tecnología para el Acoplamiento de Negocios Inclusivos. *Sociales Investiga*, 6(6), 24-43. <https://socialesinvestiga.unvm.edu.ar/ojs/index.php/socialesinvestiga/article/view/159>
- Cardona, J., Orejuela Cabrera, J., & Rojas rejos, C. (2018). Warehousing and Inventory Management for Raw Materials in the Concentrated Food Sector. *Revista EIA*, 15(30). <https://doi.org/https://doi.org/10.24050/reia.v15i30.1066>
- CEPAL. (2018). Reflexiones sobre el futuro de los puertos de contenedores por el nuevo comportamiento de la contenedorización. [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/44311/S1801122\\_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/44311/S1801122_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Congreso de la República. (30 de diciembre de 2016). Decreto Legislativo N° 1304 que aprueba la Ley de Etiquetado y Verificación de los Reglamentos Técnicos de los Productos Industriales Manufacturados. El Peruano. [https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4\\_uibd.nsf/C11B60B035352534052581AA0060CD3B/\\$FILE/Decreto\\_Legislativo\\_1304.pdf](https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/C11B60B035352534052581AA0060CD3B/$FILE/Decreto_Legislativo_1304.pdf)
- Cordero, B. (2019). Selección de proveedores priorizando criterios sostenibles para productos: un enfoque de AHP en compras públicas peruanas. *Industrial Data*, 22(1), 153-162. <https://www.redalyc.org/journal/816/81661270009/81661270009.pdf>
- Diario del Exportador. (2016). Boletín Informativo de Agencia de Aduana y su participación en el comercio internacional. <https://blog.cliandina.com/wp-content/uploads/2016/02/Agencia-de-Aduana-y-su-participaci%c3%b3n-en-el-comercio-internacional.pdf>
- Díez de Castro, E. (2016). *Distribución Comercial* (3era edición ed.). Mc Graw Hill. <https://bvirtualunitec.files.wordpress.com/2016/05/distribuc3b3n-comercial-capc3adtulos-1-2-3-5-7-y-14-3ra-edic3b3n-por-enrique-diez-de-castro.pdf>
- Guía informativa sobre etiquetado*. (2018). [https://www.indecopi.gob.pe/documents/51783/2254804/guia\\_informativa\\_etiquetado2018.pdf/e295639e-8ff4-5292-12e7-15c986a47b91](https://www.indecopi.gob.pe/documents/51783/2254804/guia_informativa_etiquetado2018.pdf/e295639e-8ff4-5292-12e7-15c986a47b91)
- ITEMAR. (2020). Estiba y seguridad de la carga. [http://imaritimo.cl/wp-content/uploads/2020/03/ESTIBA\\_Y\\_SEGURIDAD-1.pdf](http://imaritimo.cl/wp-content/uploads/2020/03/ESTIBA_Y_SEGURIDAD-1.pdf)
- Jara, F., Jimenez, G., & Imbangua, M. (2018). Diseño de un sistema de costos para la producción y la comercialización de cuadernos personalizados. *Digital Publisher*, 3(5). <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7144010>
- León, J. F. (2013). Envases, Empaques y Embalajes. <https://licenciadofelipeleon.files.wordpress.com/2012/06/envases-2013-material.pdf>

- López, B., & Galarreta, G. (2018). Gestión de inventarios para reducir los costos del almacén de Manpower Perú E.I.R.L. *Ingnosis*, 4(1), 15-28.  
<https://doi.org/https://doi.org/10.18050/ingnosis.v4i1.1572>
- Manchego, M., Manchego Huerta, N., Gutiérrez Ascón, J., & Amado Sotelo, J. (2017). Propuesta de redistribución en el almacén de equipamiento y productividad de la empresa pesquera Pelayo S.A.C. *Ingnosis*, 3(2), 411-420.  
<https://doi.org/https://doi.org/10.18050/ingnosis.v3i2.1568>
- Mauricio, A., & Suarez, C. (2018). Dimensionamiento de Almacén a partir de la Planificación de Requerimiento de Materiales en una Fábrica de Revestimiento de Poliuretano. *Ingeniería*, 23(1). <https://doi.org/https://doi.org/10.14483/23448393.11825>
- Mejía, C., Soto Cardona, O. C., Gámez Albán, H. M., & Moreno Moreno, J. P. (2015). Análisis del tamaño de empaque en la cadena de valor para minimizar costos logísticos: un caso de estudio en Colombia. *Estudios Gerenciales*, 31(134), 111-121.  
<https://www.redalyc.org/pdf/212/21233043012.pdf>
- Mendoza, C., Alfaro Díaz, J., & Patermina Arboleda, C. (2016). *Manual Práctico para gestión logística*. Universidad del Norte. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/libro?codigo=653185>
- MINCETUR. (2009). Guía de orientación al usuario del Transporte Acuático. Volumen I.  
<https://www.siicex.gob.pe/siicex/documentosportal/188937685rad43065.pdf>
- MINCETUR. (2013). El ABC del Comercio Exterior. Guía práctica del importador. Volumen II.  
[http://www.acuerdoscomerciales.gob.pe/Documentos/manuales/guia\\_del\\_importador\\_w\\_r.pdf](http://www.acuerdoscomerciales.gob.pe/Documentos/manuales/guia_del_importador_w_r.pdf)
- MINCETUR. (2015). Guía de orientación al usuario del Transporte Aéreo. Volumen II.  
[https://www.mincetur.gob.pe/wp-content/uploads/documentos/comercio\\_exterior/facilitacion\\_comercio\\_exterior/Guia\\_Transporte\\_Aereo\\_13072015.pdf](https://www.mincetur.gob.pe/wp-content/uploads/documentos/comercio_exterior/facilitacion_comercio_exterior/Guia_Transporte_Aereo_13072015.pdf)
- MINCETUR. (2017). Costos Logísticos- Análisis de los Costos Marítimos y Portuarios en el Perú.  
<https://www.gob.pe/institucion/mincetur/informes-publicaciones/21945-%20%20costos-logisticos-analisis-de-los-costos-maritimos-y-portuarios-en-el-peru>
- Ministerio de Comercio Exterior y Turismo [MINCETUR]. (2015). Guía de orientación al usuario del transporte terrestre. Volumen III. [https://www.mincetur.gob.pe/wp-content/uploads/documentos/comercio\\_exterior/facilitacion\\_comercio\\_exterior/Guia\\_Transporte\\_Terrestre\\_13072015.pdf](https://www.mincetur.gob.pe/wp-content/uploads/documentos/comercio_exterior/facilitacion_comercio_exterior/Guia_Transporte_Terrestre_13072015.pdf)
- Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. (s.f). *Análisis de los costos marítimos y portuarios*. Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. [https://www.mincetur.gob.pe/wp-content/uploads/documentos/comercio\\_exterior/facilitacion\\_comercio\\_exterior/Costos\\_Portuarios\\_Maritimos\\_Peru.pdf](https://www.mincetur.gob.pe/wp-content/uploads/documentos/comercio_exterior/facilitacion_comercio_exterior/Costos_Portuarios_Maritimos_Peru.pdf)
- Ministerio de Energía y Minas. (2016). Guía de Orientación del Uso Eficiente de la Energía y Diagnóstico Energético. Industria Conserva.  
[http://www.minem.gob.pe/minem/archivos/2-Guia\\_Industria\\_Conservera.pdf](http://www.minem.gob.pe/minem/archivos/2-Guia_Industria_Conservera.pdf)
- Ministerio de Transporte y Comunicaciones . (2020). Diagnóstico de la situación de las brechas de infraestructura o de acceso a servicios.  
[https://portal.mtc.gob.pe/estadisticas/inversiones/Diagnostico\\_situacion\\_brechas\\_infraestructura\\_acceso\\_servicios.pdf](https://portal.mtc.gob.pe/estadisticas/inversiones/Diagnostico_situacion_brechas_infraestructura_acceso_servicios.pdf)
- Moreira, C., & Leoro, M. (2020). Análisis de la evolución de las exportaciones del sector atunero a la Unión Europea y su impacto en la balanza comercial del Ecuador, periodo 2014 – 2018. *Teorías, enfoques y aplicaciones*, 13(27), 26-37.  
<https://revistas.uclave.org/index.php/teacs/article/view/3046>
- Navarro, P., Romeu Martínez, M. G., Alcaraz Llorca, J., Navarro, E. d., Martínez Giner, A., Ferreira Pozo, B., & Hortal Ramos, M. (2007). *Guía Práctica de diseño de envases y embalajes para la distribución de productos*. ITENE. <https://www.itene.com/rs/810/d112d6ad-54ec-438b-9358-4483f9e98868/f8b/filename/guia-diseno-envases-embalajes.pdf>

- OSITRAN. (2017). Documento de Trabajo N° 3. Análisis del sector del aeroportuario en el Perú.  
[https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2017/12/ANALISIS\\_AEROPUERTOS\\_MAR2017.pdf](https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2017/12/ANALISIS_AEROPUERTOS_MAR2017.pdf)
- Ospina, J. C. (2015). *Fundamentos de Envases y Embalajes*. SENA.  
[https://repositorio.sena.edu.co/bitstream/handle/11404/2526/fundamentos\\_envases\\_embalajes.pdf;jsessionid=5F7FF671A13EC70BE6C7469BB0CEB969?sequence=1](https://repositorio.sena.edu.co/bitstream/handle/11404/2526/fundamentos_envases_embalajes.pdf;jsessionid=5F7FF671A13EC70BE6C7469BB0CEB969?sequence=1)
- PROMPERÚ. (2018). Costos de exportación.  
<http://repositorio.promperu.gob.pe/bitstream/handle/123456789/4106/COSTOS%20DE%20EXPORTACI%C3%93N.pdf?sequence=5>
- PROMPERÚ. (2019). *Capítulo 3: Operadores Logísticos*.  
[https://iirsanorte.promperu.gob.pe/uploads/capitulo\\_3\\_operadores\\_logisticos.pdf](https://iirsanorte.promperu.gob.pe/uploads/capitulo_3_operadores_logisticos.pdf)
- Salomón, L. M. (2018). Seguro de Credito para Operaciones de Comercio Exterior. PROMPERÚ.  
<http://export.promperu.gob.pe/Miercoles/Portal/MME/descargar.aspx?archivo=01FFE240-41FE-45E7-99B8-92E0B3C48B48.PDF>
- Sánchez, A. (2019). Modelos de Picking, Routing, Layout y Slotting en la Gestión de Almacenes - una Revisión Sistemática de la Literatura. *Boletín De Innovación, Logística Y Operaciones*, 1(1), 28-34. <https://doi.org/https://doi.org/10.17981/bilo.01.01.2019.05>
- Sierra, C., Moreno, J., & Silva, H. (2015). Canales de distribución: características principales de los distribuidores mayoristas de materiales de construcción de extracción minera en Barranquilla-Colombia. *Revista de Estudios Interdisciplinarios en Ciencias Sociales*, 17(3), 512-529. <https://www.redalyc.org/pdf/993/99342682009.pdf>
- SIICEX. (2022). *Inteligencia Comercial*.  
[https://www.siicex.gob.pe/siicex/portal5ES.asp?\\_page\\_=172.17100&\\_portletid\\_=sfichaproductoinit&scriptdo=cc\\_fp\\_init&pproducto=33&pnomproducto=At%25FAn&fbclid=IwAR3I93fIZUfTf6TwxEpgFODRd9\\_gMc\\_4jsJaYL2qsO5Zzt4\\_nbOgFAXX5cl](https://www.siicex.gob.pe/siicex/portal5ES.asp?_page_=172.17100&_portletid_=sfichaproductoinit&scriptdo=cc_fp_init&pproducto=33&pnomproducto=At%25FAn&fbclid=IwAR3I93fIZUfTf6TwxEpgFODRd9_gMc_4jsJaYL2qsO5Zzt4_nbOgFAXX5cl)
- Soledispa, F. (2020). Sistema de gestión de inocuidad alimentaria y la calidad en empresas pesqueras. *Revista Científica Arbitrada De Investigación En Comunicación, Marketing Y Empresa*, 3(6). <https://doi.org/https://doi.org/10.46296/rc.v3i6.0017>
- Tintaya, D., De la Cruz, F., Rivera, M., Villagómez, F., & Fernandez, V. (2022). Exportación de conservas de pescado: revisión sistemática de la literatura científica (2001-2021). *Gaceta Científica*, 8(2), 71–83. <https://doi.org/https://doi.org/10.46794/gacien.8.2.1446>